



# האַבְשָׁוּמוֹבִיל

כיתאון מועדן החמש, מוגדן הרכב הקלאסי והאספנות בישראל

כליון 66 | אוגוסט - ספטמבר 2007

**פורד 1948**

המכונית של בן עמי רטינסקי

**מכוניות העבר  
למכונאי העתיד**

בית ספר אורט מאומץ

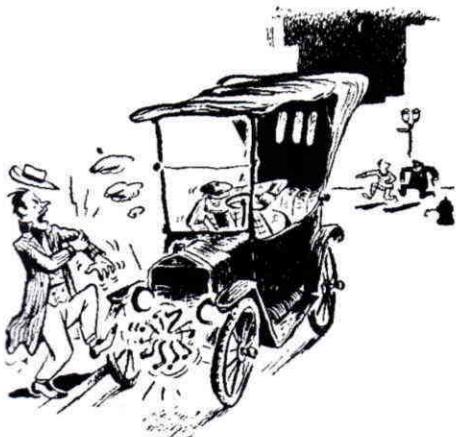
על ידי מועדן החמש



**עתיקות  
בל' הפסקה**

פגשים בירושלים, תל-אביב, חיפה ורעננה

# סבואהלה



גלוון זה בא לכיסות על פער של כמה חדשים בהפקת "האבטומוביל". לאחרת ראש השנה החלינו לתת במה לחברים ולהפיק חברה מגוונת הכוללת את ארווי המועדון במחצית השנה האחרונה, סייפוריים (ואפלו מבחן רכב...) על מכוניותינו, סייפור קצת עוגם על קפסולות זמן שלא כל כך עמדה בשני הזמן ועוד...

גם המועדון שינה את פניו במחצית השנה האחרון. הסניפים התפתחו ונוקודות המפגש ברעננה, חיפה, וירושלים שוקקota חיים וענטיקות כל יומ ששי, ובמටאות את בשורת המועדון לאוכלוסיות שלא נחשפו להן בתל אביב. הבנוו לך ביתוי בחורבה.

הפעולות החברתיות שלנו באה גם כן לידי ביתוי בצורת כמה מילימ על פרויקטים חברתיים ועזרה לנוער במצוקה שמובייל המועדון. אוטובוס עתיק בחיפה ופורד שמשמשת חבר מועדון זה יובל שנים, מוביילים אותו במנחת הזמן.

החברה מגוונת ואנו מקווים לחזור לקצב עבודה סדר ולציג לפני החברים את פני המועדון, פועלתו וגם מיידע שימושי שייעזרו לנו בהחזקת מכוניותינו. הכתובת האלקטרונית של "האבטומוביל" שונתה והיא מופיעה כאן. נשמח לקבל כל דבר שיעלה על דעתכם ושיענין חבריהם אחרים. איכות החברת תלויות בוכלו.

קריה מהנה,  
בני הספל



מועדון רכב הקלאסי והאספנות בישראל  
ISRAEL CLASSIC CAR CLUB

## מועדון החמש, מועדון הרכב הקלאסי והאספנות בישראל

(עכotta רשותה מס' 580335999)

**חברי כבוד:** יורם בינור, רפי בן חור, אמנון ענבר, גבי קדוש, ישראל קיסר, חיקה ברנסטיין זיל, יהוחם לוי זיל

**ייר קודמיים:** צבי רכnic, יוסי בראל, שי אמיר, אבי כתריאל, דמי לוי

### פעלי המועדון והעמותה

**ייר:** נחום קדמייאל

**ט"מ ויר ומועדון אירוחים:** דודו בריל  
**אחראי השקות:** מותניה הלוי

**גבור:** אבי נור

**דובר:** קובי פילוא

**קשרי חוץ (פיב"א):** יוסי צור

**עורך "האבטומוביל":** בני הספל

**אב בית דין חברים:** עוזד שלמה זון גדרון

**מקבר העמותה:** עוזד אסף בקר

**מועדנת ביקורת:** משה מצא, רוני רזונברג

**אחראי טנוף הצפון:** רמי דיזדר

**אחראי טנוף השרון:** אבי נור

**מנהל משרד המועדון:** סמדר רחמים

### משרדי המועדון

**כתובת:** רח' שדה בוקר 10, נבעתאים  
**טלפון למכבבים:** ת"ד 1193, נבעתאים 53111

טלפון: 03-7318818

**דו"ל:** fiveclub@bezeqint.net  
**שעות פתיחת המשרד:**

בימי ראשון, שני, רביעי וחמישי בין השעות 14:30 - 14:08 (מענה טלפוני בין השעות 00:13:00 - 00:10:00).  
בימי שלישי בין השעות 20:00 - 14:00 (מענה טלפוני: 16:00:00 - 16:00:00).  
ובערבי בין השעות 12:00 - 00:08 (מענה טלפוני: 11:00:00 - 09:00).

### מועדון החמש באינטראקטיב

**אחר האינטרנט:** www.5club.org.il

**מנהל האתר:** ליאור ברוך

**פורום רכב אספנות:** בני הספל, קובי פילוא

**מנהל פורום אספנות:** בני הספל, קובי פילוא

**כתובת דוא"ל:** automobile@5club.org.il

כל ההצלחות שמורות  
טלפון: 0793-7679

**צלמים:** בני הספל, יואל זההר, חיים סייר, שלומי יצחקי, ליאור ברוך

**עיצוב, הקנה והדפסה:**

טילים שרותי כתיבה ותרומות בע"מ

**מנהל יצווג:** נתע עדרא

**עריכה גרפית:** עדי פינץ



בשער: קדילאק 65 של יצחק אל הכהן

# דבר היין

אנו מוצפים להשתתפות מסיבית של חברים ובני משפחותיהם.

AIRUO נסף הוא נשף מועדון ה-5 שיתקיים ב-25 בנובמבר, כולל ארוחת ערב ומופע אמןוטי. פרטיים אודזות המיקום ימסרו בהמשך.

כל שנשאר זה לסייע בברכת שנה טובה, לכם ולבני משפחותיכם, שנת שגשוג, בריאות, ביטחון ושלום, גם שהרוח הטובה והחברה במועדון תגבר בעוצמתה ותישמר לשנים הבאות.

שלכם,  
נחום

איןטגרלי של המועדון.

אנו חשים שיתכנן והגענו לצומת בחיי הארגון, שבה נדרש חשבות לטוויה ארוך לגבי מטרות-על של המועדון, מבנה ארגוני, תפעול שוטף, ועוד. כדי לבצע זאת נדרש להקים צוות היגוי לקביעת אסטרטגייה, לרבות "יעוז חיצוני", והשकעת משאבים כספיים.

נושא זה יהיה אחד היעדים העיקריים לשנה הקרובה.

המועדון "חי ונושם" AIRUO. AIRUO כפה בשבת בבוקר הפכו למסורת מוצלחת ומרעננת. חגנו השנה בפעם הראשונה יומולדת 50 למכונית, ונראה שנייתן יהיה להמשיך ולשכפל את הצלחה גם בשנים הבאות.

עיניכם הרואות כי נשא "האבטומוביל" עבר שוב שניינו, אייל פלד סיים את מעורבותתו בנושא, ואנו מודים לו על שיתוף הפעולה והעשהיה המבורכת. בני הספל ביחד עם צוות מסיע (בני אור, ליאור ברוד, קובי מילוא וחיים סרי), לקחו על עצמן את המשימה, והתוצאה לפניים. אנו מחלילים לצוות הצלחה, הצלחתם היא הצלחתנו.

בסוכות - ב-1 לאוקטובר, מתוכנו AIRUO מרכזי - חציגות סיום הקיץ ברמת-גן, AIRUO משפחתי שגם הוא הפך למסורת.

חברים ובני משפחה יקרים,

שנה חדשה עומדת בפתח, אנו מקווים ששנה זו תהיה שנת אספנות מוצלחת, שנה טובה לחברינו המועדון. אני מקווה שהמשמעות שעבכנו בשנה החולפת - יהיו נחלת העבר, ונוכל להתמקד בתחביב האהוב علينا, שימור מורשת הרכב העתיק בישראל.

יש לנו הרבה מה לעשות בתחום המשותף השוניים, מכוני הירושי, אגד המכס, וחברות הביטוח. אני משוכנע שעליינו להשקיע את המרץ ולתעד את הארגונות שלנו לטובת רווחת החברים בתחוםים אלה.

אין ספק שכוכנו מול הרשותות תלוי במידה רבה בגודל המועדון וכמות החברים שהוא מייצג. לפיכך, גם הרעיוונות שעלו מדי פעם על הקמת מועדונים קטנים, עם איפיונים יהודים, אינם מתאים לצרכים.

הסניפים שהוקמו בשרון ובירושלים (שנמצא בתהליכי הקמה סופיים) הם חלק בלתי-נפרד מהמועדון, ובכונוננו לשומר על האחדות והצדינות של המועדון בתוך הסניפים.

בימים אלה אנו שוקדים על כתיבת נהלים לתפעול השוטף של הסניפים, כחלק





# הפינה הנשית של נורית

**מאת: נורית נור**

## גבר אישה ומה שביניהם...



והתחלתי לקיים איתה יחס של אהבה -  
שנהה.

או אשறך אתכם במחשבותיי  
- על "המהפק"  
- על האספנות כתחביב לכל המשפחה,  
- על פסיכולוגיה בגרוש מול עומק  
השריטה,  
- ראיון עם אשה בעלת רכב אספנות, ועוד  
, ועוד,

בגילוונות הבאים...

שלכם, נורית נור

קנأتي בערה بي.  
כאבי דבר על רכישות ebay הן היי  
עבר חלקיים לנסיכה, ולא לנעלים עבורי.  
וכך, קמה לי מתחרה בבתי שלי.  
ואם בתחרות עסקינו אוiso כמו בתחרות,  
בכל מריבה שלא היה לה ולא כלום עם  
הרכב מיד הוספתי את המשפט: "אם זה  
יהה עבור הנסיכה מיד הייתה מסכים, אך  
בכל מה שקשרו אליו... וגוי".

פיתחת אלרגיה קשה לתחביב, ולכל מה  
שמעmedi בסכנה. כבר לא זכיתי אותה  
תשומת לב בה הייתה מוגלת.  
כאבי דבר על חמוקים, יופי, צבע ופרונט  
הוא התכוון כМОבן לאלה של הנסיכה.

**בעולם המטריאוטיפים, גבר  
ומכוניות - שילוב מנצח.  
אישה נהנת - כישלון בטוח.**

צפיתי השבוע בטלוויזיה בפרסומת בה  
נראית אישה נהגת.  
אישה "נוירלית" לא בלבוש חושא, לא  
זורה, צאת אחת מן היישוב, והדבר  
עורר את סקרנותי.

בהמשך הפרסומת התפנץ'r הגלגל  
והאישה ניסתה לתקן את התקלה בלבד.  
היא משכה את הצמיג... ואז נשמע קוולו  
של הקריין ששולא: "לא מצליחה להיפטר  
מהטייר?", ומצביע להגנת המתוסכלת תה  
טבעי להרזיה.

התאכזבתי. שוב חזר אותו דימוי ברור  
לגביו הקשר בין אישה - רכב.

## שלום לכם קוראים/ות יקרים.

בפינה שלי הייתה רוצה להביא דברים  
הקשורים לעולם הרכב והאספנות מזוויות  
אחרת, מהזויות הנשית. לשטרך אתכם  
בתחרושים, בתסכולים ובסתובנות לגבי  
התחביב בו אתם עוסקים, דרך עיניה של  
אישה.

את הקשר הפרטى המשי שלי עם עולם  
האספנות התחלתי בשנת 2000, עת נסעה  
לטיול בארץ הדרכון הcovvo' למשך חודש,  
ובזמן שוחרתך - הפטעה.

בחניית הרכב חיכתה "הנסיכה".  
מיד הרושתי צורך להציגו והכרזתי: "אם  
היא הנסיכה אני המלכה".

אך הכרזות לחוד ומעשים לחוד.  
עם הגעתה של זו למשפחה הרגשתי  
שמעמדתי בסכנה. כבר לא זכיתי אותה  
תשומת לב בה הייתה מוגלת.

כאבי דבר על חמוקים, יופי, צבע ופרונט  
הוא התכוון כМОבן לאלה של הנסיכה.

# המכונית שלי

# פורד 1948

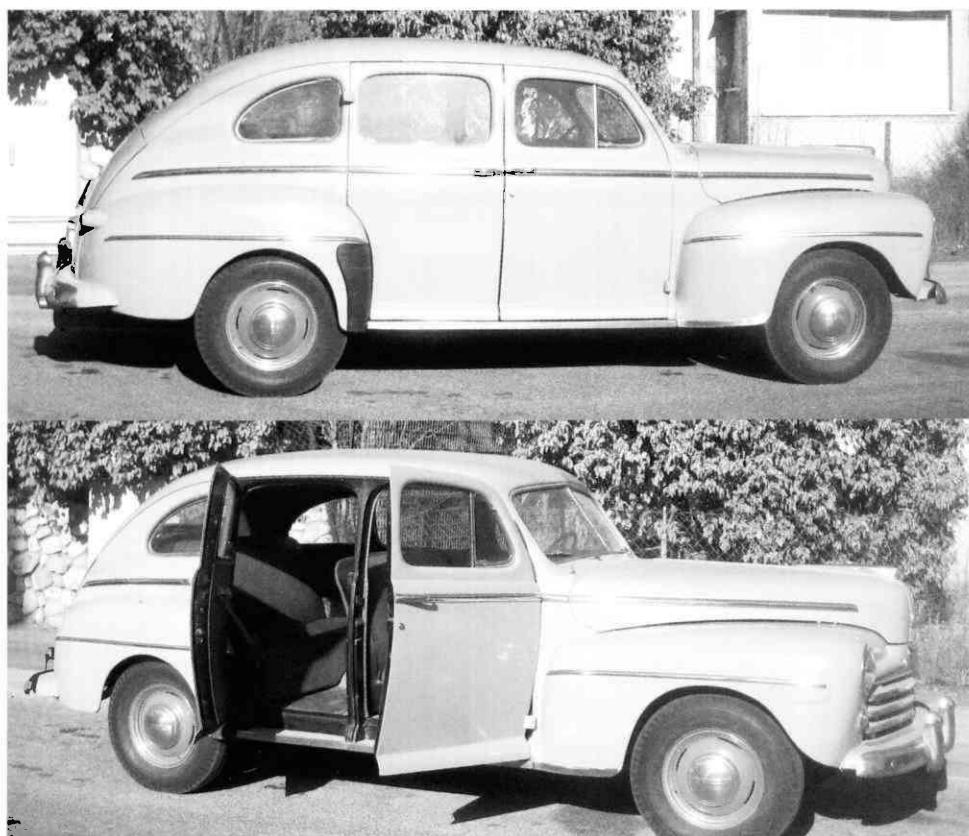
מאת בן עמי רטינסקי

הזה שתוכנן עוד לפני מלחמת העולם השנייה. עגלל. פשוט. ומם.  
איש לא העיר מבט נוסף במכוניתו ואיש לא שער שדווקא לה יהיה  
גורל שונה מהחיותה שרובן חיים כבר הפקו לסכיני גילוח או סכינים  
מאכל...

שירדה ה"פורד" בשנות 1948 מפס הייצור שבארה"ב  
היא הייתה אחת ממאות השחצוטופו במרגשי חברות  
פורד בדיברורה שבארה"ב. סדאן רגילה שחיכתה  
לעוד קונה באלה"ב הרעה לכלי רכב, או במקום  
אחר בעולם. זאת הייתה השנה האחרונה בחיה הדגם



רובה שמצאתי באחד הג'נטים  
האחריים שלו.  
עד 1955 היא נשאה מספר צבאי ואז  
היא שוחררה ונמכרה למפעל בטוון  
שהיה ליד קולונע רמה ברמת גן.  
שלוש שנים לאחר מכן, בשנת 1958  
החליטתי לקנות מכונית ומצאתי  
הздמנות: רכב מכוסה, במצב רע מאד  
אבל זול מאד... גוף הרכב היה חלוד,  
הירפודים הרוסים, המנווע חלש, מערכת  
חשמל פגומה ונקלים כמעט שלא היו.  
לאחר תיקון ראשוני והעמדת הרכב על  
צמיגיו (החדשים...) הוא שרת אוטו  
נאמנה וגילה את האמיןויות הבסיסיות  
שלו. הפורד הפך להיות חלק מהמשפחה  
וכיידוע אי אפשר להיפטר מבן משפחה  
כל כך מהר, במיוחד כשהקשרים אליו....  
במשך השנים החלתי לשקם את כל  
מערכות הרכב ועד היום יש עוד מה  
לשפר. בשנת 2003 התקבלה המכונית  
בחברה ב-FIVA בציון גובה של A.2A.  
בשנת 2005 שהיתי מכתב לביל פורד,  
ניינו של הנרי פורד וסיפרתי לו על הפורד  
הנמצאת بيدي זה שנה. בתשובה  
שקיבلت, החתומה על ידו אישית, הוא  
הביע את הערכתו ותקווה שאחזיק בה  
עוד שנים רבות. ואכן בשנה הבאה  
אחותי יובל לבעלות על "בת המשפחה".



הגורל גרים לכך שעובדים משוערים עבר על פנקס רשיונות ומדבקות PALESTINE COMPANY MOTORS והדביק על שמשת המכונית את הכתובת .COMANY MOTORS שנמשך עד היום.

הרכב הוועס על אני והגע לנו ליפו ומשם לסוכנות החברה הארץ ישראלית לאוטומובילים ולמגרש שלה בתל אביב, ליד חלון הרואה שלה, בבית הדר.

זה היה כמו ימים לפני פרוץ מלחמת העצמאות. קציני הצבא פשו על סוכניות הרכב והחרימו את כל המכוניות שהיו בהן כולל את הפורד המדוברת. סביר להניח שהיא שימשה את אחד מקציני "ההגנה" או צה"ל. הייתה לה גם טבילה אש והעדות לכך היא כדור

# פורד בראש

**חברה א"י למכוניות בע"מ**

תל אביב • ירושלים • חיפה



# **בקומה העליה היתה משחתת**

**מאת: יואל זהר**

אוטובוסים ישן ונديר שנמצא בחיפה מעורר עניין בבריטניה. בארץ עוד לא החליטו אם לשפץ אותו כאוטובוס נסעים או כסימולטור נגד צוללות ◀



נותרו בעולם רק שלושה אוטובוסים - הסימולטור בחיפה / צילום: יואל זהר

שימוש סימולטור נីוח בבסיס ההדרכה של חיל הים. "האוטובוס נקבע בכספי מלא וכחלק מהעסקה", מודיע מאור, "זה לא מתכון שהבריטים שכחו בישראל".

דלת האוטובוס נפתחת, וננס מאיר את החלל שלפניו יותר מ-70 שנה שימוש נוסעים ברוחבות האפראריים של לונדון (בשלב זה האוטובוס סגור למבקרים). רוב החלונות חסומים ובמוקם כיסאות מותקן ציוד אימון נושן. "אליה דברים רומנטיים, פשוטים וונוניים", מתייחס מאור לצידם. הרומנטיקה אינה פושחת גם על מה שנותר מהאוטובוס המקורי: פתחי אوروור מסוגנים, מדרגות עץ חורקות וציפוי עץ בכל החלל. בתא הנגש שנאנטס, דרך פרצה, אפשר להבחין בשיריד אליו אחرون לעברו כל תחבורה: שلت המגביל את מהירותה הנעה ל-20 מייל בשעה. מבחוץ צופה האוטובוס בפיירגלאס וرك במרכזה הגלים, מעבד לחלוודה, נואה הלוגו של מותג האוטובוסים AEC. ביניים, האוטובוס היישן שעומד כבר כ-20 שנה במזיאון ממתין בסבלנות ליום שבו ישופץ.

המאמר באדיבות THE MARKER, מגזין הרכב של THE DRIVER

הישראלית בכל הנוגע לרכישת האוטובוס הנדו, על מנת להציגו במזיאון תחבורה מקומי. מבחן התמה בירושלים עם הנהלת מזיאון חיל הים עלה כי הם אינם מעוניינים בשלב זה למכור את האוטובוס שברשותם".

רייטר, התומך בהשתרתו של האוטובוס בישראל, מעוניין בשיפוצו בהתאם לייעודו המקורי כאוטובוס נוסעים. גם תא אלף (במליל) ניר מאור, מנהל המזיאון בחיפה, תומך בשיפוץ ובשיפוצו, אלום במכונת הנוכחית - ממתכון אימון נגד צוללות.

"זה לא אוטובוס", מאור מבהיר, "זה סימולטור ללחימה נגד צוללות". בתחילת מלחמת העולם השנייה, הוא מסביר, הצבא האנגלי עשה שימוש באוטובוסים דו-קומתיים. האוטובוסים התגלו כמבנה שקל להעבירו מעיר לעיר בזמן הפצצות. ממדיהם של האוטובוסים אפשרו להפוך אותם לסימולטורים: הקומה העליונה דימתה את הספינה והקומה התחתונה את הצוללות עצמן. במחצית השנייה של שנות ה-50, חלק מעסקת רכישה של משחחות, הגיע לישראל גם האוטובוס,

בקצה מזיאון ההעפלה וחיל הים בחיפה, נחבא בין העצים, עומד אוטובוס דו-קומתי ישן, שرك צדו האחורי חשוף: למבקרים. בחזיתו מתנוסס שלט: "מתכון אימון נגד צוללות". מי שמצילח לעקוור במבטיו את ספינת הטורפדו המצרית שמסתרה אותו, מגלה גREL גבוח, פנסים בולטים (אחד שבור), כנפיים עגלגולות וקסם שכמו ל��וח מתוך גליה. לתירועים מלונדון של שנות ה-30.

בעולם נותרו רק שלושה אוטובוסים כאלה: שניים בהם נדרים, מסביר ד"ר אביתר רייטר, מנהלה של "קומונה" 1862 - פורום סגור לחברים באתר האינטראקטיבי שכתרתו היא "הפורום המקצועי לרכבות, אוטובוסים וקורותיו, ואת המחקר נחקרו האוטובוסים וקורותיו, ואת המחבר הוביל בני הספל, ארכינווי באוניברסיטת תל אביב. היו מאות אוטובוסים כאלה, אבל הם לא שרדו", מסpter ד"ר רייטר. זו כנראה הסיבה להתעניינות השאובוס מעורר לאחרונה. מדובר משרד החוץ אשר כי "גוף ציבורי במוחו בחירותה של חברת הפרלמנט הבריטי לויז אלמן פנה אליה ובקש את סיועה מול הרשות

## בני הספל מוסיף:

האוטובוס הזה החל את חייו בלונדון בשנת 1931. מספרו היה ST798, כנוהג בדגמים הדו קומתיים של חברת האוטובוסים הלונדוןית, המספר הזה שיקף שלידה בלבד ובבאו לשיפוץ תקופתי הוחלף הגוף למודרני יותר עם גרט מדרגות פנימי וקומה שנייה שמגיעה עד לקו הרדייטור (ראו תמונה).

הגוף המקורי של הרכב היה בעל גרט מדרגות חיצוני וקומה שנייה שהגיעה עד הדופן האחורי של תא הנגש. בשנת 1934 בבואו לשיפוץ תקופתי הוחלף הגוף למודרני יותר עם גרט מדרגות פנימי וקומה שנייה שמגיעה עד לקו הרדייטור (ראו תמונה).

הרכב שרת בלונדון עד שנת 1940 ואז הועס למתקן ההדרכה. לאחר המלחמה בלבד.

אוחסן 798 במחסני הצי הבריטי,

ובשנות החמשים עם רכישת המשחתות והצוללות הראשונות של חיל הים מבריטניה, התלווה אליו ה-798-7 ערכת הדראה שכלה את ה-798-7 הקשי. הרכב שרת בסיס ההדראה של החיל עד 1970 ולאחר מכן נגעלו דלתותיו סופית. יש לציין שתא הנגש, המנווע והמערכות המכניות נותרו שלמים.



London Transport Museum © Transport for London

# דיימלר SP250 החזה המודר

מאת: קובי מילוא

מתלי עצמות-עצה כפולות וקפייצי סיליל מלפנים, וسرן אחורי קשיח נתמך על קפיצי-עלים חזי אליפטיים אחורי. כדי שההעסק יעזור, הותקנו מעצורדי דיסק על כל הגלגלים - פתרון מתקדם ולא נפוץ בסוף שנות החמשים. אגב, מכיוון שדיימלר לא היו מנוסים במיוחד בתכנון שלדות ספורטיביות, הם העתיקו לא בשואה את תכנון השילדה של הטריאומף TR3. החידוש הגדול היה במכבב - כדי לחסוך עלויות, תוכנן למוכנית גוף פתוח מפיברגלס, עם עיצובAAD, (אבל באמתAAD!!!) מיוחד. מקדימה, גוריל צר עם "V" ענק, כדי להראות לכלום איזה מנוע יש בפנים. מאחור, סנפירי זנב ענקיים שלא היו מביעשים כל

מכוניות ספורט מוצלחת כדי לנער את התקדמות המינושת של החברה, וכמוון לשפר את השורה התתניתונה במאזן. לכבוד הדם החדש הוחלט על פיתוח של מנוע חדש לחלוטין V8, עם ראש אליומיניום, ובנפח של 2.5 ליטר בלבד. יחוודו של המנוע היה במלח בוכנה (stroke) קטן יחסית, ותאי שריפה חזי כדוריים (hemispherical) עם שסתומים עיליים. גל החזימות היה אחד ותוחנו, ויש לו באמצעות בין שני הזרועות של ה-V. על הנשימה היו אחראים שני קרבורטורים SU. התוצאה הייתה מנוע קומפקטי, קל וקצר יחסית למנועי 6 הבוכנות שהיו מקובלים במכוניות מנוע אלו, וכל זה עם הספק מכובד לתקופה של 140 כ"ס. המנוע החמוד הזה הותקן על שלדה בעלת

מוגג דיימלר (Daimler) הוא אחד מאותם שמות מיתולוגיים בההיסטוריה של הרכב | האדון גוטליב דיימלר מגרמניה היה אחד מפתחי הרכב הממנע, יחד עם עוד אדון גרמני נוסף, קרל בנצ' נתן את שמו לאחת חברות הרכב הידועות בעולם - דיימלר-בנצ', ליימים דיימלר-קריזלר, יצרנית המרצדס המהוללת.

קצת פחות ידוע גלגול נוסף של השם המפורנס. בשנת 1893 הוקמה באנגליה סוכנות של חברת דיימלר המקורית מגרמניה, למכירת מנועי הסירות שדיימלר ייצר באותה תקופה. בשנת 1896 קנתה הסוכנות את הפטנטים ואת זכויות השימוש במוגג לחברת האם,

והקימה מפעל לייצור מכוניות בקובנטרי שבאנגליה. דיימלר הייתה למעשה החברה הראשונה באנגליה לייצור מכוניות. החברה התמחתה לאורץ המחזית הראשונה של המאה העשירה בייצור מכוניות סאלון מפוארות ובורגניות למדין. לקוחות קבועים של דיימלר היו בני משפחת המלוכה הבריטית, שאחבו לנסוע בלימוזינות המפנקות והסולידיות שייצרה החברה באותה תקופה. בשנות החמשים התחליל מכבת הפיננסי של החברה להיות רעוע משחו, ומנהלי החברה החליטו עלות על הגל של מכוניות הספורט הבריטיות, שזכה להצלחה רבה בארה"ב שאחרי מלחמת העולם השנייה. הם סברו שאין כמו





### דיימלר ב-''אנד''.

חברת "דיימלר" הבריטית ייצרה גם אוטובוסים ובשנת 1958 רכש קואופרטיב "אנד" כמה שלדות על מנת להרכיב עליון מרכב תיירות מפוארים. לניסו זה לא היה המשך כי האוטובוסים היו נכונים מדי ולא נוחים ו"אנד" התמקדה במתחמים מבית "ליילנד", הרoyal טיגר". הדימילרים שרתו באנד עד שנות השבעים.

של הדימילר עם הקווים הנקיים והיפים של מכוניות הספורט שייגואר ייצרו בשנות החמישים והשישים. בשנת 1964 הפסיק ייצור המכוניות, אבל המנוע הנפלאל המשיך לחיות בתחום הדימילר 2.5 ליטר סאלון, שהתבססה למעשה על הגוף של הייגואר Mark2. דגם זה המשיך להימכר בהצלחה יפה מאד עד שנת 1969. מאז, משמש מותג דימילר את דגמי הפאר של ייגואר, כאשר השם דימילר מתבטא בעיקר בתוספת וור, עץ ושאר פינוקים.

דיימילר SP250 היא מכונית נידעה למדי כיוון. יוצרו רק 2,645 מכוניות, מחציתן נמכרו בארה''ב, ומהחרירים גבויים יחסית. מכונית משופצת ויפה עליה באנגליה בסביבות 15,000-20,000 ליש"ט, ואת אותו הסכום, אבל בדולרים, תשלמו בארה''ב. מכונית במצב תצוגה עליה הרבה יותר. זו בחירה מעניינת למני שמחפש מכונית Katz שונה ומינית, ולמרות נדירותה רוב החלקים זמינים וקיים.

בריגל אצלי, אסיים עם קורייז קטן שגם קשור ל-MG. בשנות השישים חיפשו ב-MG שיטה לתת-L-B Katz יותר כה, וידעו על MGB אחת לפחותה שהסתובבה לה בתוך אב-טיפוס על כבישי אוקספורד, עם מנועה- V8 2.5 ליטר של ה-SP250. מסופר שהמכונית נסעה כמו טיל קטן, אבל משומש מהפרוייקט לא יצא לפועל. במקומו קיבלת ה-B-המחזקת מנוע 6 בוכנות כבד ועצלן והפכה לה- MGC. אף, איזו מכונית חמודה הפסדו...

הדריכים שגערכו לה ע"י השבעון הבריטי Autocar בשנת 1959, הדלוות (אופס...) פשוט נפתחו באמצע הסיבוב בגל העיוזים שנוצרו בגוף הרכב. חוץ מהדלות העיוזים, ההיגוי היה קצר מכך בגל תיבת ההגה, המעצורים היו מצוינים, ובסה"כ היה פוטנציאל למוכנית ספורט מהירה, נוחה, מרוחחת יחסית ומאוד מתאימה להיות גומאת-מטרקטים. משטרת התנועה הבריטית הערכה את התכונות האלו, ורקשה מספר מכוניות בתור ניידות-שיטור מהירות. אפשר להניח שהקל מעבריני-התנועה שנוצרו פחדו יותר מהרامة של המכונית מאשר מהדוח"ח... השוטרים לעומת זאת, ביקשו להוסיף סיכון בגל הדלותה שהמשיכו להיפתח לרוחה בסיבובים חדים. מהר מאד נῆנסה דיימילר למקרה שיפורים רציניים הגוּן והמרכיב חזקoon, והמכוניות מסידרה B ו-C היו כבר הרבה יותר טובות. למעשה SP250 הייתה יכולה להיות החלוצה בסדרה מפוארת של מכוניות ספורט מתוכרת דיימילר. אלא, בשנת 1960 המכוב הכלכלי הקשה של דיימילר הביא אותה ליזורוותה של יגואר, שקבעה את כל העסק. למרות שה-SP250 לא הייתה מתחירה ישירה של הייגואר E-Type שהושקה בשנת 1962, ויליאם ליונס, הבוס של יגואר, פשט לא יכול לקבל את העובדה שחברה בעולות מייצרת מכונית ספורט שכזו. לפיו האגדות, הוא ירך בוגעל את התה והביסקויטים שלו כשראה תמונה של המכונית בפעם הראשונה. זה לא מפתיע, במיוחד אם מושווים את העיצוב המשונן

קדילק מצוי. באמצע, תערובת של קשותות, בליטות וקווים. או שתאהבו את זה, או שתשנאו את זה | אבל אדים לא תישארו למכונית הזה...

התוצאה הסופית הוצגה בתערוכת המכוניות של ניו-יורק בשנת 1959, תחת השם Dart או "חץ נצח" בעברית. בהחלתו חץ מיוחד וaterno. מהר מאד התברר של חברת דודgi יש בעלות על הזכיות לשם זהה (זוכרים את הדודgi דארט?), וממש לפני תחילת הייצור הוחלף השם ל-SP250. השם הבנאי הזה נבע פשוט מפח המנוּע וקיוצר המילה Sport. המכונית הייתה מפוארת יחסית לתקופה, עם תא נסעים מצויד ומספר, ריפודי עור, ואופציות של גלגלי שפיצים והילוך יתר (over-drive) לתיבת ההילוכים. גם אופציה לתיבת אוטומטית הייתה קיימת עברו השוק האמריקאי.

ב מבחני הדריך הראשונים הtgtלהה ה-SP250 כמכונית ספורט נוחה למדוי ובעלת ביצועים מצוינים לתקופה. מנוע V-8 הקטן הביא את המכונית למהירות סופית של 121 מייל לשעה, והמכוניות עצרה את הסטופר על 10.2 שניות ממילוי מ-0-100 קמ''ש, בהחלט בראש ה"liga הלאמית". של מכוניות הספורט מאותן השנים. הבעיה הייתה שהמכונית ספורט גם נסעתה בסיבובים, וזה התברר שהשלדה של המכונית פשוט לא היתה קשיחה מספיק, במיוחד לאור העובדה שהרכב היה מפיברגלס. המכונית פשוט התעווה והתפלה בנהיגה ספורטיבית. בבחן



# אקדוטיקה עם פלפל איטלי

מאת: ליאור ברוֹן

פלסטינים לייצור גוף המכונית, דבר אשר פגע בערכת הקhal למכונית. באפריל 1977, לאחר ייצור 808 מכוניות, החל ייצור ה-308 ממתכת, כמיון המסורתי. אז איפה היינו?... הילוך שני... דושת הדלק בחצי הדרק, מקשיב לציליל המדahas הזה, החד-ערכתי הזה, כמעט ואפשר לשמעו אותו, בוכנה, עלות ווירדות ציליל מגינה וככל שעולה הסל"ד, כך מצטרפים להם כל-גינגה נספסים לתזמורתי, עד ששוב, אי שם במעלה הסל"ד נשמע המנווע המרכזי כמו רגע שיא סימפוני, בשילוב ויברציות המזרמות ישר לב המושב באופן שוגר לפנוח בשירות טופרנו איטלי (אל תדאגו, שתקתני) ועם הלחיצה על המצמד וההעברה להילוך שלישי, נרגעת כל המגינה הזאת, כתמלהשת לקראת הסונטה הבאה...

הניגנה בפרארי 308 שונה מנגינה בכל רcab אחר. לא בגל של זאת ה-308, אלא בגל של שזו פרארי. הניגנה באקווטיקה צזו דורות מהנוגה בה להתגבר על יצרים שלILD שרווצים לשחק עם העצם בעלי סוף (של מהבית!), להתגבר על הרצון להדביק לרצפה בכל רגע נתון את דושת הדלק ולו בצד שמעו את המנווע מנגן ופשוט להנות מהנסעה בה, נסעה שקטה ורגועה, צזו שמאפשרת להתחבר לפרטימס הקטנים במכונית, לשקט המדahas של הנסעה, גם במהירות של 3 ספורות, את התהוושה ששות שפכטל לא יכול לנוד אותה מהכביש, שכן היא מקנה תחושת ביטחון של אחיזה אולטימטיבית ודבקה. האמנס? כן.

בכニיה לסייעים ב מהירות נמוכות עם ה-308 מבנים שהיא בנויה אחרת. עם שלדת צינורות, מנווע מרכזי ועצמות עיצה כפולות, היא מדברת בשפת הכביש ולא רק, היא שם בצד תרגם את השפה העברית. כמובן ויש בה מנגנון פלאים המעביר כל גורר בכביש, כל עבורך. כמובן ויש בה מנגנון פלאים המעביר כל גורר בכביש, כל

יבוב מפתח, צליל התנועה. שקט תהומי למשך חצי שנייה, כזה ששמשAIR ספק... התנועה? לא התנועה? וכאיilo בצד ואמרה הפרארי "התעוררתי, אפשר להתחיל". התחלתני. המבט מפנה פנים, לא יודע למה לצפות... היה תהיה נחמדה אולי? האם להיות נחמד אליה? מספיק לחשוב, אמרתי לעצמי, תוך שהעלתי את הסל"ד לכיוון ה-3,000 סל"ד והרפטוי ב מהירות מדוותת המצמד והנה זה בא... הצליל העונז הזה ששמעתי עד היום רק ברטיטים, נחתת מנווע ה-78 של הפרארי GTS 308 מתעורר לחיים ומתחליל בטיפוס מעלה מעלה. שתי הידיים על הגהה, המבט יורד לרגע לכיוון מד הסל"ד, אשר כמובן ונתגרה כי כשהוא מראה חייו של 6,000 סל"ד ואומר לי במבט איטלי כב"נ, יא חנו, אתה רק ב-6,000 סל"ד, פה זה פראארוי, איטאאאאליה, אקזוטי, זה לא אותו אמריקאי, תלץ! אני לווחץ אני לווחץ! אמרתי לביבי תוך שאיןי מעביר להילוך שני ואני בקרב עם הפרארי, היא רוצה לשולוט בי, אני רוצה לשולוט בה, וכי נראה מי שולט במ...>.

בשנת 1975 קרה דבר. בתרעוכת הרכב בפריז, הציגה פרארי את הירושת של הפרארי 246 Dino, הפרארי 308. בתערוכה זו עם מכונית זו באה פרארי לומר לעולם - בניינו מכונית שאותה יכולם לקנות גם אנשים "רגיליס", לא רק עשירים ומוחשיים. בוטחני שמשפט זה של פרארי נתן תקופה למנה שטאטא בסוף היום את דוכן פרארי, רגע לפני שחזר לביתו בפיאט 500 שלו (בה הוא נקרה נועל עד היום...). מכסה המנווע הפתוח מול אור הזוקרים גילה מנווע בעל 8 צילינדרים בתצורת V, בנפח 3.0 ליטרים ומכאן בא שמה של ה-308 (נפח-מספר צילינדרים).

תחושת היגוי, כל סף איבוד אחיזה ישר לזוג הידיים האוחזות בהגהה, באופן אשר גורם לנוגה בה לרצות לומר לפרארי כמה קללות ולו בצד שתתרגם אותם בחזרה לכביש מע"צ הרועע. יציאה מסיבוב, ב מהירות גבותות יותר, מלוה בליחיצה ארוסטיבית על דושת הדלק מיישרת ברגע את פני הפרארי לכיוון הנסעה, ללא שום עניין במקומות ישבנה, שכן מיד גם הוא, אף אם הוא נורק לרנע לימי או לשמאל תוך הדבקת הדושה לרצפה, ימצא לבטח את כיוונו ויתחבר להרמוניית האחיזה של הפרארי ל夸רת הישותה הבאה.

למה בעצם פרארי? שלאתי את שמוליק, בעלייה של ה-308 ובלי למיצם ענה "כי אני יכול", לרגע חשבתי לעצמי... הנה עוד

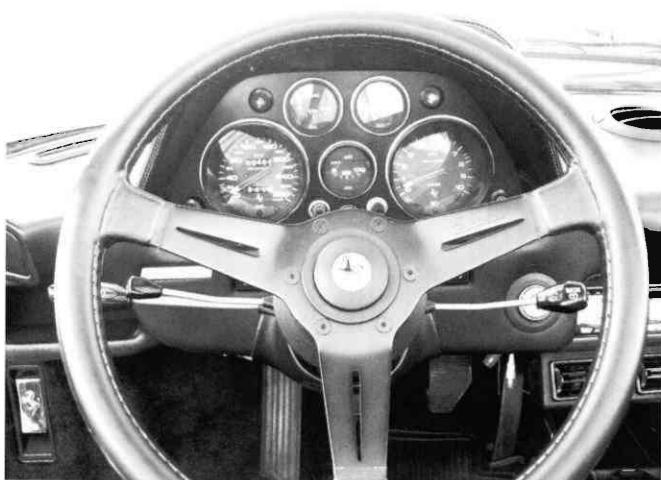


יעצבם שמיימי אשר שייך מיד את המכונית למשפחה פרארי וצבע אדום אש, אדום פרארי, כזה שאיפלו זובב עיוור לא יכול להתעלם ממנו. ניתן להניח שאנשי פרארי לא הינו באותה תערוכה כי עיצובה של ה-308 ימודד בהצלחה כבירה בבחן הזמן וכי היא תהפוך להיות הפרארי הנמכר ביותר בכל הזמנים, עם 21,678 יחידות, אשר יוצרו לאורך תקופה של 15 שנים.

ה-308 GT4 הייתה רק התחלה, התחלתנה לפיניפארינה תיאבו לדרגה ולהציג את ה-308 BTG GT4365 רוויה באלמנטים עיצוביים שמייצגים מה-246 Dino ומה-BB. BB. המכונית הייתה מרהייה ביופיה ונראית כמו פסל של מכאלאנגילו, אלא שבפסל זה השתמשה בפרארי בחומרים



על זקנתה. שלמותה החיצונית והפנימית, בשילוב עם 24,000 מילילים מקוריים מראים כי עליה הקודמים לא חתכו ממנה אהבה. "איך בעצם מתחזקים פרاري בארץ הקודש?'" שאלתי את שמוליק, "מכינים מהפה למקומות הקדושים" ענה לי שמוליק וזכה להרמת גבה מצידי, "בכל טיפול אני אזמן לישראל נציג לחברת פרاري, אשר יגיע לאיטליה ולאחר מכן לטיפול לי במכונית, אקח אותו לטויל במקומות הקדושים", "אה, הבנתי....ובכל זאת?", שאלתי, "لتחזק פרاري, זה לא קצת מפחיד בהתחשב שאין לה אפילו בוגר חולופי בארץ?" למשה, לאחר שרכשתי אותה באלה"ב, שלחתי אותה לגרמניה ומשם, בנסעה, הגעתו למפעל פרاري במודנה. שם, עשו לי טיפול מكيف למנוע וליתר המכליות, באופן שמיישר לי קו לאלפיים ריבים של מילילים עתידיים", אה, עכשו באמת הבני. " חשוב לי לצין" אמר שמוליק "הפרاري הזה היא לא סמן שלعشירים, היא מכונית שבאמת אספנום יכולים להרשות עצם, חבר מודען החמש, אשר הוסיף רבות לאחบทיו לעולם המכוניות הקלאסיות, אני רואה בעיני רוחי אספנום נספים מייבאים להם מכונית צו, במחירים לא רחוקים ואך זהים למכוניות אשר מיובאות כבר היום בארץ".  
אם כך, לנו, אלו אשר אין פרاري באמצעותם, נותר רק להתחיל לחסוך, לא יותר מדי, וגם לנו תהיה פרاري (או פיאט 500).



מילונר שהביא מכונית אספנות יקרה מהוויל אך או המשיך ואמר "בגלל שהפרари 308 יוצרה בכמות גדולה ונחשה לאולה יחסית, מחיר הרכישה והיבוא שלה היה סביר כמו שאני יכול, כמעט כל אחד שיש לו רכב אספנות, יכול גם הוא להביא פרاري" ואכן, ה-308, אשר ספגה לא מעט ביקורתם כאלו ואחרות ממוקני פרاري, על כך שהיא עממית והמוני (21,678 יחידות, זוררים...), נמכרת בשל כך במחירים סבירים ואך זולים מאקופלים אחרים אשר נחשים לפחות אקזוטיים וללא סמל של סוס צהול על מכסה המנוע....

עבור שמוליק, הפרاري מהווה חלק נוסף של 6 מכוניות ("יזאת רק ההחללה"), אשר כל אחת מהן מיוחדת ונדרה בדרךה, אם זו פורשה 911 look Sunbo במצב מושלם, או אם זה קורבט Stingray 78 מדגם ייחודי ועד.

בעוד משוחח איתו כששינו ישובים במכונית, במקומות להיות מנומס ולהסתכל על איש שחיתוי, בהיתי בפנים המכונית ועלו בי זכרונות ילדות, של פוסטרים ענקיים תלויים על הקיר ובhem וראים פרاري אדומות, כשבידות ההיילוקס שלהם יש מסילה לכל היילוך והנה, אני יושב בתוך אותה, משלב תוך כדי שיחח את ההיילוקס באופן שדמיינתי בעודי עולל. מרמזו לרמזו המשכתי לבהות יתר מכלולי ה-308, כפתורי התפעול הממוקמים במיקום מושלם לתפעול בקונסולה המרכזית, מתגי מגון מקורי, מאפרה עם מכסה ניקל, עטור בסוס הצוהל בית פרاري,لوح השעונים המציג מהירות מרבית של 280 ק"מ, אשר אינה רוחקה מהמהירות המרבית בפועל - 249 קמ"ש. מד הסל"ד רומו בעורת קו אדום שהוא לא יכעס עם תגרד את ה-7,600 סל"ד, בדיק הסל"ד הנחוץ בכך לשנע את כל 240 סוסיה (בגרסת האירופאית ההספק היה 255 כ"ס).

חייב אני להתודות, כי הנהיג בפרاري ברחובות עירוניים, כמעט גרמה לי לתחשות מבוכה. ה-308 כל-כך נמוכה (111 ס"מ) והישיבה בה קרויה לתנוחת שכיבה, עד שהרגשתך אני כמעט רואה את מכלוליה התוחtones של המכונית לידיו, כאילו והייתי אדם קטן-קומה המציז מתחת לחצאיות של עלמותן. גובהה ותנוחת הישיבה הם שילוב נפלא הנוטן תחושה של חיבור לכבייש, לאך רק של המכונית אלא גם שלו, תחושה של טיסה מהירה בגובה נמוך (וגם גג הטרגה - הרוח מעליי אכן נתנה את התחושה הזו), גם אם המכונית כלל לא זהה.  
ה-308 של שמוליק כבר לא צעירה, אך אין מילימטר בה אשר יעד

# 50

## שנה לוחותיקות המועדון



## מאת נחום קדמייאל

וחמיישים חברי מועדון הגיעו יחד עם בני משפחותיהם, ונחנו מпозגה נפלאה, ומפגש חברתי מוצלח. במהלך המפגש סיפרו החברים אודות היסטוריה של ה"יכלה", איך נרכשה המכונית, איך שופצה, ועוד ניסים ונפלאות.... בסיום האירוע חולקו תעודות הוקרה למציגים. והשירה יצאה בתהלוכה ססגונית לבבישי ישראל. מתן עוד ימי הולדת שכאה בהמשך, מן הסתם במזג אויר נעים יותר.

**ה** מוזיאון הנפלא של חברינו אורן סהר בקיבוץ איל ידע מספר לא מבוטל של אירועים וmpegשים. אך בשבת החממה של ה-16 ליוני 2007 הגדי לו עלשות החברים, כשבאו לחוגג יומולדת ולא כמו שחוגגים בדרך כלל לבני-אנוש - אלא למזכיות שיצרו ב-1957. למרות החום הכבד, הגיעו מכוניות מכל קצוות הארץ, כולל מהצפון הרחוק ו מבאר-שבע. האירוע היה שמחה מוטורית ופירגון הדדי של החברים. כמה



קפה - רובנו שותים ב מגוון צורות  
וטעמים.

מצב רוח - בדרן כלל משתפר  
כשאנחנו נפגשים אחרי נסעה במכוניות האספנות.

שילוב של שניים ועוד עם בניית הזוג  
ובשבת בCKER - נוחנים תוצאה טובה  
וחשובה למועדון.

כן היה בחכלה, ב"מקום לב", בכספי  
יונה, ולאחרונה שילכנו את המפגש הזה  
עם הדירנים הקשיים של מגדלי  
הימים-התיכון בכתלים.

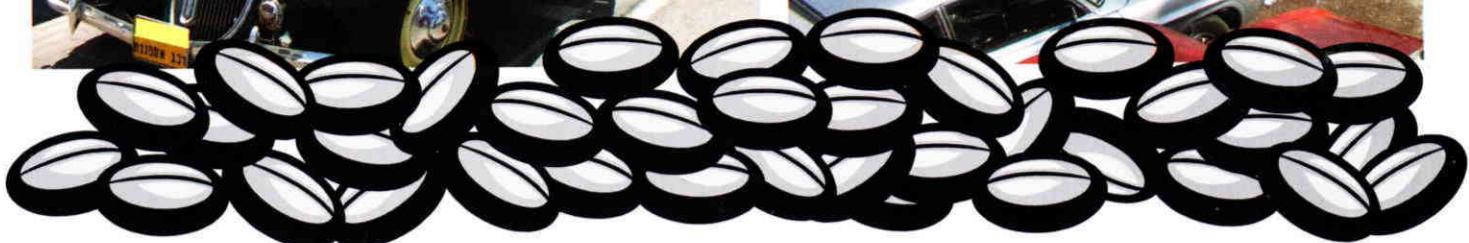
ומכאן התמונות מדברות בעד עצמן...

## מאת נחום קדמייאל

מכנס בכתלים



מכנס באשדוד





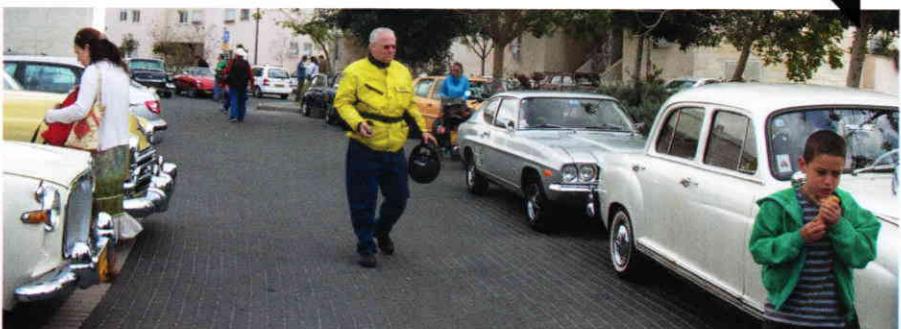
מכנס ברעננה

מכנס בחכצלה השרון

מכנס בכר יונה



מכנס במודיעין



# הפסקה • ענתיקות • בלי הפסקה

## פגש ירושלים

בירושלים מס' רב של מכוניות אספנות ומכוניות קלאסיות, שעדי להקמתה הסניף לא היה להם מקום מפגש משוטף, וכך לפעילותם מוטורית, תצוגת הרכב, החלפת מידע וחילופים ועזרה הדדית בין החברים. השיתוף תחת קורת הגג של מועדון החמש מאפשר לחברים להינות מגוון פעילויות ומענקה אפשרות אמיטית לחובב הרכב לקדם את התרבות המוטוריית ותרבות הנגינה. האווירה בפגש נינוחה ססגונית ומחנה, ובמספר נימצא בית קפה אינטימי וקטן. המפגש נערכ בכל יום שישי באופן קבוע החל מהשעה 16:00 ברח' המלך ג'ורג' 38 ברחבת התניה ליד מלון טירת בת שבע, הכניסה מרח' המעלות! כניסה חופשית! כניסה חופשית, וכולם מוזמנים

\* פרטים נוספים 052-8418246 - רן



## תל אביב, ענתיקות בלי הפסקה

הוא רגביוניות, הוא מייחדות, חלקו נוצחות יותר, חלקו פחות אבל כולם ייחודיים. כמו מפגש סוכריות ג'לי צבעוניות שמאפוזרות להן על צלחתי, נראות המכוניות שמניגעות למפגש תל-אביב. אם נגייע למגרש לקראת השעה ארבע, כשהמכוניות רק מתחילות להגיע, אפשר אפילו ליהנות מריחה וצלילה של כל מכוניות שבאה בנפרד. לקראת השעה שיש כבר אין מקום במגרש מרוב מכוניות והצליל המשותף של כולם יחד עם המולת האנשים יוצרים מעין "סימפוניה של יום שיישי". המקום אמן צפוף, אבל זה רק מוסיף להוויה ולהוויה. בזמן הקיץ, מרוב אנשים קשה לצלם את המכוניות לבדן אבל אין זה גורע מאיכתו של המפגש במאום. לקראת השקיעה החמורה עוברת מפגש החניה לבית הקפה הצמוד וממשיכה שם עד השעה שמונה ולפעמים אף עד שעות מאוחרות יותר.



# הפסיקת ענתיקון • בלי הפסיקות

## משתפיים...

הסניף הצפוני חבר לחברינו מהשרון ברעננה למפגש משותף. עתיר מכוניות, חברים ומשמעותיהם.



## шибוי אדמת השרון

נראה שכשמו כו-הוא, מפגש-שרון הממוקם בבית הקפה Buy The Way בצתמת רעננה, מקרין נינוחות, רוגע וירוק בעיניים האופייניים לאזור השרון. עם הגיע המכוניות מונקים עבר השער מס' 500 נציגי מועדון המקבלים את המכוניות ומוכנים אותם לחניה מקבילה עם הפנים כלפי חזך, כך שהמבקרים בפגישה יוכל ליהנות מזיו פגשיהם. אחת-אחת בשתי שורות ארוכות, קורצוט המכוניות לכל בחבלים בכדי למנוע כניסה מכוניתות "זרות" בזמן המפגש. מפגש-שרון מהווה מקום מפגש לחבריו מועדון החמש ממרכז הארץ, איזור השרון והשפלה ומקבל בברכה מבקרים ועובדית אורח, אשר מעוניינים לבקר בפגישה.

iomoldat lasaf b'senit ha'shron



בצמוד למקום המפגש קיימים בית-קפה, בו מתמקמים חברים המעודדו לישיבה בשולחנות ארוכים, עם אווירה חברותית ומאוחדת. נוספים אודוט מפגש-шибוי ניתן לפנותם לאבי נור. טלפון 050-3535970.

## חיפה..חיפה..מי פנו לchiafa...

תחנת הדלק במפגשי השישי מול לב המפרץ בחיפה רואה ימים של תפוצה מלאה של כלי רכב. ימות הקיץ החמים ואף הימים הנוחים יותר הביאו את החברים עם העתיקות למפגש בהמוניים. חברי המרכז הופיעו לא אחת לאירוע ההשקות שהיו בפגישה הצפוני שידע פעילות רבה בתקופה الأخيرة. זכינו לראות את הפיאט 500 הקטנה והיפיפיה, את הקדילק השחורה המהממת והמרשימה שהסבירו נחת לבליה והתפעלות לכולנו.

מלבד מפגשים יצאו העתיקות לכמה טוילים לאקרים בצפון כמו טויל לבית שאן והسبיבה שהסתויים בפיקניק על האש לצד נחל מים זרים שזרם לצידנו או טויל להר תבור שהוכיח את הסיבולת של המורים הקשישה משנות השלוישים..

חברנו איציק מקרת שמונה גרים לעתיקות שלנו לנתק בשבת מחיפה והסביבה לחולה המקסימה בואהקה קרית שמונה. גם שם קיבלנו חיזוק מרם קדמיאל וכמה חברים מהמרכז שלא שכחו את הטויל הצפוני. ביקרנו בבית המלאכה של איציק שלא מביש שום סדנא מڪוציאית ואף ראיינו את האוסף הגדול והמרשים של כלי הרכב הרבים לפני שיפוץ.

את הבהיר להABI נור כי נפקוד את המפגשים בשرون מימשנו ממש לאחרונה בשירה לכיוון רעננה, מכוניות, חברות חברים ותינוקות מילאו את מקום המפגש וזכו לקבלת פנים חמה וטעימה מהחברה המוכרים.

מפגשי השישי השגורתיים מלאים אורחים, קהל ש厶בker ואתנו כמעט בקביעות, חברים חדשים שהצטרפו לאחר ביקור בפגישה וסתם עוברי אורח שמתפעלים לראות נסטליה אמיתית על גללים.

חברנו המתמידים, אין כמו הcliffe של יום שישי אחיה"צ לניקוי ראש מהשבוע העמוס. לשבת בנחת לצד המכוניות להחליפ' חוות, לקבל עצות וגם לראות בידי פעם עוד משוגע אחד או שניים שנוטנים לנו הרגשה שאנו המשוגעים אולי לא כל כך משוגעים.

אולי זה מה שנותן לנו נח לעוד שבוע עמוס, סוחט ומתייש של החיים, אבל תמיד מגיע לו עד יום שישי, עוד מפגש מועדון חברים.

## מאת דרור וסרשתין

# הפסיקת עונתיות • עונתיות בלי הפסקה • עונתיון



שרון - חיפה

במסגרת שיתוף הפעולה הבין סניפי, נערך טיול משותף לקיסריה ולשמורת הצבים בנחל אלכסנדר.



# השקיות

מאת נחום קדמיאל





## השכות



השכות ימאליה נמי<sup>1</sup>  
1969 של רועי צוקרמן



השכות קאדיילק  
1975 של רני שורץ בחיפה

# השכות



השכות וסופה 1972  
של יהודה אליאם

השכות תנדראכיד 1964  
של רועי רבינוביץ



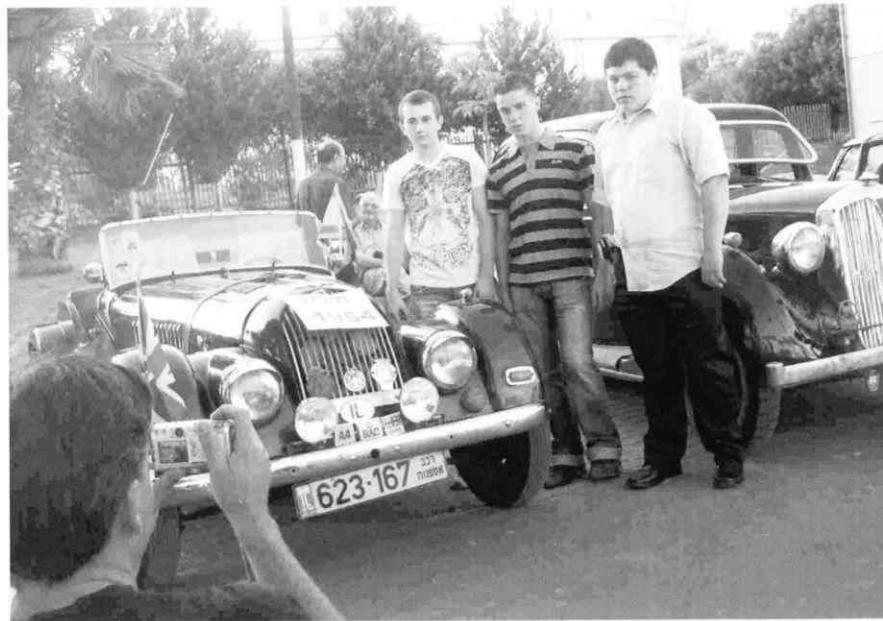
השכה של פיאט 500 1961  
של איתן מלכה ומשה ניסן



# מכוביית העבר למכונאי העתיד

מאת: יואל זהר

ילדים מתלבטים שלא הצלחו להשתלב במערכת החינוך "האליטיסטי". הצבא זוקק להם ומגיסט אותם בתום לימודיהם לשורותיו לעסוק במקצועות שרכשו. המורים הסבירו על ההיסטוריה והמצוות וחומר מהאינטרנס בתחום, בנוסף, ווינבים, אבל מוחפלוות של האספנים הם היו ברקיע השביעי, שאלו והתעניינו, מאד אהובים את זה. אנו מקווים שزو רק תחילתה של התחליה סיכם יושב ראש "מועדון החמש" נחמן קדמיאל.



**ב** בית הספר אורט י. ידין בצריפין מכוניות הן נושא הלימוד המרכזי. התלמידים משלבים בגרות ולימודים מקצועיים בתחוםים כמו חשמל ואלקטרוניקה, מכניות רכב ואוטומטרוניקה. גם התלמידים שלמדו לשולט במערכות הרכב החדישות ביוטר התרגשו והתעניינו במקבץ המכוניות הקשישות שפקדו את בית ספר בטקס סיום שנת הלימודים בחודש יוני. עשרים וחמש מכוניות של חברי "מועדון החמש", מועדון הרכב הקלסי והאספני של ישראל פקדו את המוקם. בית הספר פנה במהלך השנה למועדון וביקש לחברים ירצו על אספנות רכב מסביר בני הספר "מועדון החמש". לאחר שבשתי הרצאות שהעביר בנושא התרשם הספר מרציניות והתלהבות התלמידים מתחום, יזם פרויקט אימוץ של בית הספר ע"י מועדון מהפרויקט שיכلل ל佗וח ארכך הרצאות, תצוגה של תמונות, חומר לימודי בסדרונות, העשרה הספרייה ותצוגות רכב נוספת. "להכנס לאם קצת צבע בכל הנושא של המכוניות", מוסיף הספל שמוביל את הפרויקט ייחדיו עם מתניתה הלו מותיקי האספנים בארץ. חברי המועדון שמתיחסים ברצינות ובכבוד לפרוייקט הגיעו לטקס בהרכבת מכובד שככל דגמים ייחודיים ברמת שיפוץ מרשים. התלמידים והוריהם זכו להתרשם מקרוב מכוניות דוגמת קדילאק קופ דה וויל מודל 1959 שהרשימה באורכה, ב-מ-טו איזטה מודל 1957 שהקטינה בגודלה הקטנו, סוסיטה קובה מודל 1965, פאר התעשיית הישראלית ועוד. דימא קיסייב תלמיד כיתה י"ב לא הפסיק להתלהב מהמכוניות האורחות. חיבים לדעת את ההיסטוריה, מסביר קיסייב תלמיד המגמה המתקדמת - אוטומטרוניקה. "בל' שאתת יודע מה היה קודם כל מה שאתה לומד כרגע זה שטחי" הוסיף. לא כל ילד זוכה לראות את מה שהוא רואה מהיים אומר מנחם ויינבים מנהל בית הספר. בית הספר שלנו, מסביר ויינבים, משלב את הילדים ש"מושגים" על מכוניות, ילדים ממשפחות שעוסקות בתחום וגם נותן מענה וכישורים



# קפאנו לשכבה

מאת לייאור ברוֹן

לפנות בוקר, כל הקרכובוטורים כבר מזמין  
ישנים, כל האלטראנוטרים חולמים על זרם,  
ורק קומץ אנשים מותעורר לccoli' כלכל  
שעון מעורר בשעה לא שגרתית זו, בצפיפות  
ליום חדש ו שונה משגרת הימים-יום. זורק כמה דברים אחורוניים  
لتיק ושם פעמי לכיוון ת'א, עבר ביתו של עופר אוגש, מנהל אתר  
השיטה הישראלי 4X4 בדרך למעס מכניות קלאסיות לירדן.  
נכנסים לננד-רוובר דיסקברי וצליל התנועה רועי סולר נשמע; המסע  
התחיל. יצאנו לדרכ' לכיוון אילת, בכדי לפגוש במעבר הגבול לירדן  
את המשתתפים, עשרה במספר, והמכוניות משתפות במסע: שתי  
מרצדס SL, אחת משנת 1977 והשנייה משנת 1985, טנדר וויליס  
4X4 שנות 1965 ושבורולט (קוריאנית...) שנות 2007...  
עופר בחר בדרכ' הארוכה והמפוארת לאילת דרך מצפה רמון. בשלב  
זה היה לי ברור שהמסע יהיה מעניין, שכן שכחחים בדרך  
המורכבת והארוכה יותר, לא מהררים לשום מקום ובעיר  
מחפשים את חווית הטivel וההנאה. הגיענו למעבר הגבול וחיכינו  
לייתר המשתתפים, אשר הגיעו אט-אט, לאחר נסעה ממרכז הארץ  
(למעט הויליס) תושב הערבה.  
הליך מעבר הגבול פשוט למדי, משלמים כמה שקלים, ממירם

02:00



מעשרות גייפים ישנים מתוצרת טויוטה, אשר היו פזוריים בשולי הכביש, כולן נראים במצב נסיעה. עופר מיהר לספר שגייפים אלו ניתנו לשבטי המוקם במתנה מלך ירדן, במטרה לסייע כלכלת אותו שבטים. שער גודול נבנה בכינסה לאדי העצום ואלו אשר רצוי לעبور דרכו ולשים פעמיים לכפר המצווי בקצתה היהודי - כפר רם, היו צריכים להחנות את רכבים ולוות על אחד הגייפים עם מדריך ירדני, אשר ייקח אותם דרך השטח לכפר. אנחנו ותרנו על התענוג והסתפקנו בהסביר של עופר על ההיסטוריה של האזור, שבעת עמודי החוכמה והטופוגרפיה המענית.

חרזנו למוגניות, אשר ככל שעבר הזמן נראו יותר ויותר כחלק מהנוף המדברי. מוגניות המרצדס פתוחות הוג נראו מוגניות לחלוון, בעיקר עם המספר הירדי, כאילו ומוחכות לקטע הכביש הבא אותו יצלחו ללא שום מאץ והוויליס נראה כאילו נולד מתוך חול המדבר ובכל רגע נתנו ניתנו להניע אותו לטפס על איזה הר שרק יעמוד מולו.

המשכנו בנסיעה על דרך המלך והגענו לכפר מקומי קטן. עזרנו להגע בתחנת דלק محلומית. מיכלי שמן אדומים שהונחו על הרצפה היוו את מאגר הדלק וublisher פחיות שמן ותוספים אשר הונחו על שולחן היו יתר השירותים שהציגה התחנה. באותו כפר ביקרנו במאגר מי מעין זה והייתה הזדמנות מצויה עבור המשתתפים במסע להציגו ברוחה במים הקרים.

◀ המשכנו בדרךנו ממש בנסיעה של מספר שעות לכיוון פטרה, דרך נופים מדהימים, ושבילים צדדים שرك אל המקרים טוב את המדבר מכירים ומרגשים בהם בבית. לקראת

כסף לדינר ירדני, בעלי המכוניות מראים רישוון רכב, עושים ביטוח חובה ומקבלים מספר ירדני ובזה פחות או יותר מסתיימים התהילה. לאחר חמci שעיה חיינו את הגבול ועתה באופן רשמי החל המסע הקלאסי לירדן, בליווי צמוד של מדריך ירדני ושוטר ירדני, בנוסף לעופר שיש לו עבר של כ-150 מסעות לירדן.

את הבוקר התחלנו בעקבה. תדריך קצר במרכז העיר. מדריך ירדני בשם סמי מספר לנו על העיר, המדינה, מעט על ההיסטוריה ובעיקר על כמה שהוא אזרח ירדני והם כעם, שמחים שאנו, הישראלים, הבאים לבקר במלכה. שם המשכנו לארוחת בוקר שכלה חומוס (מעולה!) ופיתות במסעדה מקומית.

מסלול המסע תוכנן מראש ע"י עופר כך שההתוואי לא יכלול נסיעת שטח או תנאי כביש אשר יעמיסו על המכוניות. שמו פעמוני לכיוון צפון במהירות מומצעת של 80-90 קמ"ש כשלצדינו נוף, אשר במשך שנים סקラン אוטו לראות - מה בעצם יש מאחוריו אותן הרי אדום בדרך לאילת? מה מסתתר שם? התשובה - אותו דבר כמו גובלת בינה לבין ישראל.

התחלנו בטיפוס בכביש הנקרה דרך המלך, במעלה ההרים. המכוניות טיפסו בעליות בקלות רבה, לרבות הוויליס שהגימה לנו לא פעם לתהיות של "הוא עדין מהחור?" הוא לא מתחמס? הוא בקצב שלנו?" וכל פעם הופתענו מחדש אותו במראה האחורי, שועט לפנים כאילו והיה בן יום.

לאחר מספר שעות נסעה, הגיעו לוأدדי רם ונוף עוצר נשימה (גם החום לא ממש סייע לנשימה...) נגלה לפניינו. לא ניתן היה להתעלם



האם הם יכולים לצלוח עלות? כלנו שלולית קטנה במרוד ההר בדרך לאוטו גן-עדן קסום וצמחייה יロקה ורבה, בשילוב מים זורמים וצליל ציפורים נגלה לנוינו. חלק מה משתפים זינק בל היסוס לביקת מים מינרליים אשר הייתה במקום יותר המשותפים פשוט נהנו מה אנתנה לאחר מספר שעות נינה.

עליהם או לא? יתחכם המנווע או לא? שאלות שוב ושוב חלק מה משתפים. האם הויליס יצלה לטפס בלי להתחמס? האם המרצדס בעלת מנוע ה- V8 תמודד עם העלה? אחת אחת החלו המרכזיות לטפס לגובה של כ- 1000-1000 מטר כאמור, בשביל צר ומופטל. ראשונה הייתה ה-SL, 77, אשר טיפסה בעלי התאמץ והנעימה את השקט המדברי בניגון שמנת צילינדריה. אחריה טיפסנו אנו עם הדיסקברי ואפלו לו היה קצת קשה. לאחר מכן, שיטה המרצדס SL בשנת 1985, עם מנוע 6 צילינדרים אשר כל אחד מהם הצדיק את קיומו בכך שבילי להתאמץ, טיפסה את מעלה ההר. התמקמו כולנו במעלה ההר והבטנו למטה, אל הויליס. עלה? או לא עלה? יתחכם או לא? התשובה לא אחרת לבוא. הויליס שטט ב מהירות בשביל המפותל ובלוי להתבונש, שלו, נהג הויליס, כש עבר לידינו עשה לנו סימן של נוע... מה עצרתם?... והמשיך בנסיעה כאילו הרע הניע את הטנדר...

לאחר מספר שעות נסעה, בשעת ערב מאוחרת, הגענו לרבת-עמו, במרכז העיר, שם חיכתה לנו ארוחת ערבי מלאה וטובה. גם הפעם, שוטר ירדני חמוש אשר מוקם בפתח המלוון, שמר על הקלасיות במנוחת הלילה שלחן.

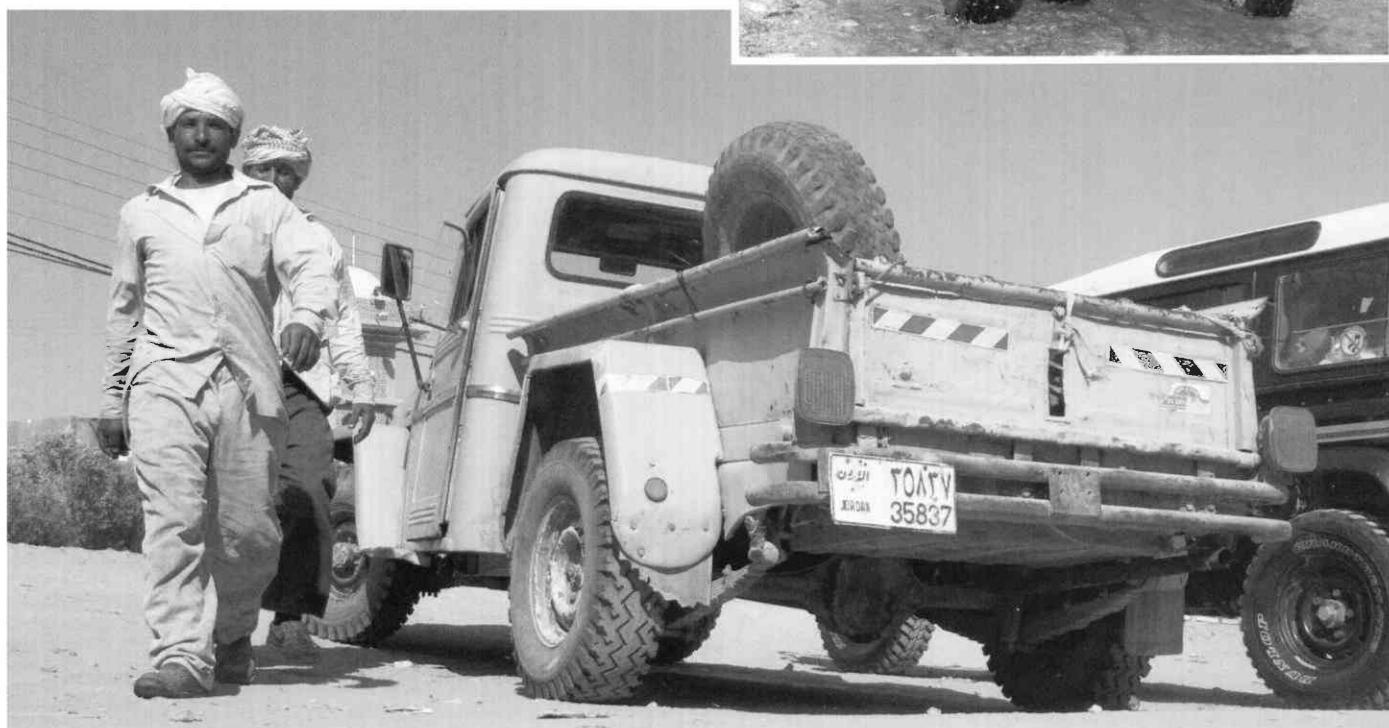
בוקר יצאנו לטiol בעיר העתיקה, תוך ביקור במספר אתרים בהדרכתם של עופר וסמי המדריך המקומי ושם, לדובדבן שבקצתה, לקינו נסעה לモזיאון המכוניות של מלך ירדן (ראו כתבה נפרדת) עם תצוגת אקוומפלרים במיצב מושלם מהוסף הפרט של המלך.

שביעם ומרוצים יצאנו בדרך חזורה לישראל, תוך נסעה בכביש הבקעה הירדני כמשמעותו ים המלח, עד שהגענו לביתן, שם החזרנו את הלוחיות הירדניות וחזרנו לביתנו בשלום, שמחים, מרוצים ועם חוויה מדיהימה וטעם של עוד ...

שקיעה, הגענו לכפר במעלה פטרה והתמקמו בבית מלון 5 כוכבים המשקיף על חלקו הדרומי של ים המלח. החנוו את המכוניות בחניון המלוון ושוטר ירדני חמוש דאג לשומר עליהם מכל משמר עד הבוקר.

עם בוקר, שמננו פעמו לעבר פטרה, ללא עולם ישן/חדש. נסעו בנסעה "מנהלית" דרך מספר כפרים בצדلي להגעה לאחד ולא יכולנו שלא להבחין בעניינים המשתאות של תושבי הכפרים לנוכח שירות המכוניות הלא שגרתי שחצתה את כפרם. על פטרה עצמה ועל הקסט שבה אוכל לספר ארוכות, אך הדרך ארוכה היא ורבה ואסכים באמרי שזוהי חוויה מדיהימה, המשלבת עבר והווה בשילוב עם תחושת הגשמה אשר במרקחה שלי, נובעת ממספר אגדות הסלע האדום, שניים לפני תקופת השלום.

לאחר ארוחת צהרים בפטרה יצאנו לנסעה של מספר שעות לכיוון צפון, תוך שהנו המדברי הופך את אט לנוף המוכר לנו מהרי ירושלים, קצת פחות צחיח אבל עדין, חס... שמננו פעמוני לעבר אל-קראק, בצדلي להגעה לג'ו-עדן קטו המצוי בתחתית עמק גدول. דרך ארוכה ומפותלת במרוד ההרים לקחה אותנו תוך זמן קצר מגובה של כ- 1000 מטר לגובה נמוך מפני הים. המכוניות ירדנו את הירידות בקלות רבה ונשאלה השאלה ע"י חלק מה משתפים...





בוקר במוזיאון הרכב הקלסי המלכוטי ברbat-עמו. המזיאון מציג את ההיסטוריה מוטורית של מלכת ירדן משנות העשורים המוקדמות, בהם המלך عبدالלה הראשון החל באיסוף מכוניות, דרך המלך חוסיין ועד לימים אלו, בהם

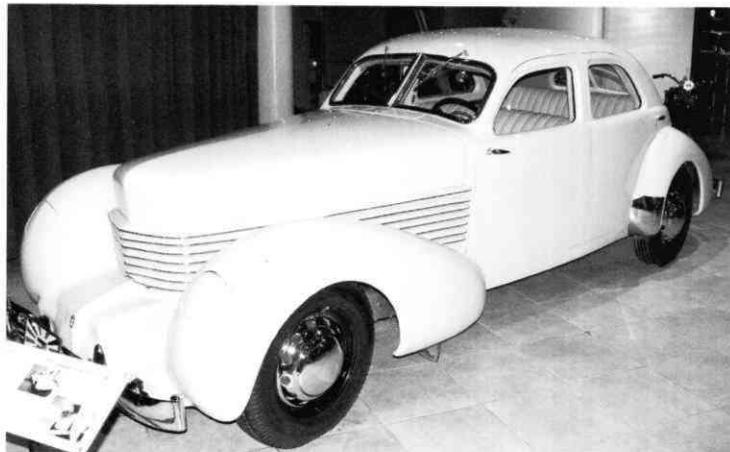


טערן  
טערן

# כירדי

מאת ליאור ברור

מהלך מסע מכוניות קלאסיות לירדן, תוך שאנו נסעים בכבאים ארוכים במדבר החם במשך שעות רבות, דבר אחד הדנד בראשי כל העת | עוד מעט אנחנו שם.... מוזיאון המכוניות הקלאסיות של מלך ירדן. במשך שנים רבות שמעתי על אהבתו הרבה של המלך חוסיין ז"ל לממכוניות בכלל ולמכוניות בפרט. השלים עם ירדן אפשר לנו הישראלים לקחת את המכוניות הפרטימ ובנסיעה של מספר שעות,



המלך عبدالלה השני ממשיך את דרכו של אביו ואוסף מכוניות קלאסיות וספורטיביות אקווטיות. מלך ירדן אהב לנוהג במכוניות שלו ולא רק להסתכל עליו, כך ניתנו להתרשם מסרט המכון בכניסה למוזיאון ומתחנות רבות סביר קירות המוזיאון עם זאת, שמרות ומשופצות המכוניות במוזיאון לרמת שלמות, חלוקן שמורות במצב מקורי וחלוקן שופצו במפעלי היצרן למצו זה.

במושיאון מכוניות אקווטיות קלאסיות ומודרניות, כגון לינקולן קאפרי שנת 1952, אשר הביא המלך חוסיין מאנגליה זמן לימודיו שם, קוֹרְד 810 SL Gullwing 300 שנת 1955 אשר ניתן בשנת 1955 מהתנת חתונה, מרצדס-Benz 220S 1955 אשר שימשה את המלך למרוץ ה-Hill-Climb במקב מושלם, וכן תצוגה של מכוניות השדר של הממלכה לאורך השנים.



בנוסף למכוניות הקלאסיות ה"ישנות", ניתן לראות במושיאון מכוניות מודרניות בעלות ערך אספני רב, כגון הפורשה 959, פרארי F40, פורשה GT2 ועוד.

כמו לצד קטן בוחנות עצומים עברתי שוב ושוב בין כל המכוניות, מזיל ריר בכל מעבר ושביל, עד שאחד החברים במסע חזר למושיאון ואמר לי שאני מעכט את כולם, שכבר מחייבים במכוניות....

במושיאון חנות מזכרות ובה ניתן לרכוש ספרים, דגמי מכוניות, חולצות רקומות עם סמל המושיאון ועוד.

פרטים נוספים המושיאון ניתן למצוא באתר:  
[www.rovalautomuseum.io](http://www.rovalautomuseum.io)



# הטרם של חי'

## מאט קובי מילוא

שאלותיו המנדנדות לגבי הרכב, נייפן בידו לכל הנהגים שעקפו אותו וצפרו לאותה הערכה, והקפיד להחזיר להם חספירת-ברכה בזמבורה האימונתנית שהיתה מותקנת בפודד הקשיש:

כשהגענו לכפר שמריהו, עצר לי יואכים יפה יש ברקס שטנות מתחילה ללחוץ בוינגייט כדי לעזר בcpf שמריהו), וירדתי מהרכב בתחשזה של כיף וחוויה מיוחדת גם מהרכב, וביעיר מהאיש. יואכים המשיך ללוות את תחום האספנות עוד שנים רבות, וסייע רבות למועדון החמש הצער בצדדיו הראשוניים. יואכים נפטר לפניו מספר שנים, וזוז הדמנות נספתה להיזכר באיש היקר הזה, ששמורה לי עבورو פינה חמה בלב וזיכרונו מטרם

מיוחד בmine.

אבל רובם לא יכולו, לא רצו, או סתם נפנו את החיל הנודניק בתוצאות שונות ומושנים ("הרכב בדיק בחרצה ואני לא מעמיס על המנוח"). כמעט לפני ייאוש, אゾרתי עז ופניתי לעליה של המכונית הזקנה ביתר בארוע יהודי מבוגר וחביב, שעמד גאה ליד פודד מודל A משנת 1930. ביקשתי טרם בדחילו-ורחימו, וקיבلت את התשובה הבאה (נא לקרוא מבטא יקי חזק) "בוודאי חיל חביב, אך אתה בשימחה עד לכפר שמריהו". הותיקים שבינינו כבר זיהו שמדובר ביואכים לוין זיל, שלימים היה חבר קבוע במועדון החמש ומוותיקי תחום אספנות הרכב בארץ. יואכים הזמן אותו לעלות, יחד בילינו בנסעה איטית ומהנה לאזור המרכז. יואחים ענה בסבלנות לכל

**ה**  
סיפור זה הולך הרבה שנים לאחר... הי-היה בחור בשם איליה פרבר - חובב קלאסיות, אספן, משפט, ובעל חנות לספרי רכב (שנסגרה למרבבה הצער). איש בחודש אפריל בשנת 1980, עוד לפני היווסדו של מועדון החמש, איליה בישם גאה ליד פודד מודל A משנת 1930. ביקשתי טרם בדחילו-ורחימו, וקיבلت את התשובה הבאה (נא לקרוא מבטא יקי חזק) "בוודאי חיל חביב, אך אתה שישי של חופשת הפסק.בדקם הנאמן היה חיל תפון בשירות חובה, ולכן לאחר שראיתי פרסום בעיתונות לפני הארום, נסעתי באוטובוס לקיסריה (נסעה חינוך במדים)...

באירוע השתתפות כ-40 מכוניות קלאסיות, משנות השישים ומטה. חלקו מוכר וידעו עד היום לשל, הפלימוט קראנברוק

שנמצא היום בבעלותו של נחום קדייאל, יואיר המעודון. לחובב קלאסיות צער כמוותי זו הייתה הדמנות ראשונה לראות ריכוז יפה ומרשים של מכוניות, שעדי אז זכייתי לראות רק במוגינים שהגיעו במסורת למדינת ישראל של אז. לuibט יידי צולמו תמונות באירוע הזה מעניין אם למי מחברי המועדון יש כאלו. לקראת סיום האירוע, 14:00, בסביבות השעה ההנתי שאני בבעיה קטנה יום שישי, אין כבר אוטובוסים, ועכשו צריך למצוא דרך לחזור לתל-אביב... עברתי בין בעלי המכוניות וביקשתי טרם לאזור המרכז,



# ביר עוזדור איתבו לבצת

**עדון החטף**



צוות שיפוט מיום נבחר בצד לבחן את המועמדים השונים. הוצאות הרכב מ: אבי אלבויים, מומחה לאופנווים אנגליים ובעל מספר אופנווים, צביקה שטטלנדר, רוכב ותיק עם ידע אדיר, זאב טנדט, מומחה לאופנווים הארלי, אופנווים אנגליים וקטנווים, בעל אוסף מכובד משלו, אורמים ותומם בנושא, המוכר לרוחו ה"משוגעים" לעניין.

לאחר שהכרזנו על התחרות בקהליקון, הציגו מועמדות חמישה חברים עם כל הרכב הבאים:

אופנוו BSA בנצח 500 סמ"ק משנת 1984  
וספה VBB בנצח 510 סמ"ק משנת 1963  
וספה ספרינט בנצח 150 סמ"ק משנת 1972  
לברטה LI בנצח 150 סמ"ק משנת 1962  
אופנוו הארלי-דיידסן WLC משנת 1943

ששה קרייטירוניים הוצבו לבחינת הכלים והם:

aicoot השיפוץ החיצוני,aicoot השיפוץ המכני והתפעולי, מקוריות הרכב, מדירות הדגס, מצב הרכב לפני השיפוץ ושנותו הרכבה.

לצערנו, בשל סיבות טכניות ורפואיות, הגיעו לשלב הבדיקה רק 2 מועמדים שהציגו אלבומי תמונות, אשר תעדו את השיפוץ "לפני ואחרי" כמו גם מסמכים המעידים על בעלותם על הרכב.

## מת: ד. לין

זמן קצר לאחר שנפרדנו מניר עלתה בי המחשבה שיש לעשות משהו להנצחת זיכרונו לבנו. כך מצאנו עצמנו נחום ואונכי, בבורכו של אחד מימי חייו ברכנו להבאים לפגישה עם דליה, בה הוועל מספר חלופות להנצחת זכרו של ניר. לבקשתה של דליה ובתמיכתנו הבלתי מסווגת, סוכם על איירע ה"גביע" לזכרו של ניר כשמטרתו הבעת הערכתנו למצוינותו בשיפוץ אופנוו אספנות, באופן שיזכיר לנו את ניר ואהבתו הגדולה לאופנוו. האירע לשנה ערך אחת במועד סמוך ליום האזכרה השנתי של ניר.

לבקשת דליה סוכם שהaireע יתקיים בישוב להבים, ביתו של ניר זיל. רצמנו את הנהלת הבריכה שהושיטה יד וווכיחה מחויבות לאין קץ, וכך נוצר הבסיסiaeaireע.

במשך הורחב הוצאות וככל את חן קלמנוביץ, פריק אופנוו אספנות וקרוב משפחה של ניר, משה צליק ומתניה הלוי, שעוזרו לאורך הדרכ ברכנה ובביצוע. כמו כן, הצלחנו לרתום את עיתון האופנוו "מוטו" לצורך הענקת פרסום הולם לaireע דרך קוראיו, וכן לטובת סיוע בארגוןaireע. עזרה מיוחדת קיבלו מחברנו בני אור, שcdrco בקודש עוזר ותרום בשקט, ועל כך יברך.

מאות הנוכחים שככלו את חברי מועדון החמש, חברים של ניר ממועדוני רכיבה אחרים, בני המשפחה: דליה והילדים הדר, אודי ווועד, נציגות מוטו ואורחיהם נספים, התרגשו כשחברים קרובים סיימו על ניר המופלא כשמאוחריהם על הבמה אופנויי המתמודדים ולמרגלותיהם כל האופנאים של ניר, מוצגים לקהל על הדשא בסמוך לבירכה.

התחלנו במסורת שאנו מטילים לשמרה ולקיימה וכל זאת להנצחת חברי ניר עוזדור ז"ל שנלקח מatto בשייא חייו לפני שנה, והותיר בנו חלל גוזל.

וחולט להעניק לזכים במקומות הראשונים מגן אבן ייחודי ותעודה ולמקום הראשון גם גביע בדמות אופנוי אספנות על בסיס שיש, אותו בחרה דליה אישית, כשהתואצאה הסופית מדיהימה ואולי ייחודית בעולם.

כאמור הגיעו רק 2 מתמודדים לגמר וזכו כموון ב-2 המיקומות הראשונים והם:

מקום שני - הלمبرטה המקסימה של דורון עם 78.5 נקודות.  
מקום ראשון - ההארלי המודלים של אילן עם 85.0 נקודות.

## מעט רקע על כלי הרכב וסיפורו הרכישת מפי החברים:

### סיפורו של דורון איטלסון

שנת 1962 קנה לי אבי קטנו חדש מסוג למברטה 150. היה זה אקט קופיטליסטי שכן למדתי בתיכון "חדש" השוציאלייסטי. רכבתי עליו גם בעת שירות הצבאי והקטנו שימש אותי כמעט מדי יום, לנסיעה מ"א לאשקלון. אז לא הבשנו כסדות, והיה לי כובע טיסיסים מעור. לימים נמכר הרכב אבל אהבה לדוד"ג החביב הזה נשאהה בלב... לפני כשנתיים הציע לי איש מבוגר את גורתאות הלمبرטה שהיתה שייכת לאישה שנפטרה. במאזך רב, תוך שיתוף פעולה עם אחד מבנייה הצלחתי להעביר בעלות והתחלתי בשיפוץ. האופנוי פורק לחלקים שחילקם שופצו וחילקם הוחלו. הצבעה נשתה ע"י ייבג גולן והרכבות המכניות והקוסמיות ע"י איציק בכר ודני וולקוביץ. הקפדי על מקורות החלקים כולל המפלט, להשלמת הזמינים המפורטים. הקטנו הושק במסגרת מועדון החמש.

### סיפורו של אילן יוחנן

אופנוי מיוחד זה "נפל" ידי באופן מקרי לחלווטין. בשנת 2001 אגד שיפוץ אופנוי BMW, הבחןתי בחילוקים של אופנוי מונחים בקצת המוסך של צמ"י האופנאים. לשאלתי, הסביר לי שמדובר באופנוי הארלי משנת 1943. נזכרתי בסיפוריו של אבי ז"ל אודות השוטרים שרכבו בארכ' על אופנאים כאלה, וכששוטר מעד ונפל נדרשו שני אנשים להרים את האופנוי מפהאת משקלו. עלי להוסיף שchiposhi עבר אחרי אופנוי זהה העלו חרט. בעליו של האופנוי סירב כМОון למכור לי אותו בתחילת אלום במשך שנתיים נהגתי להתקשר אליו מפעם לפעם ואכן הסבלנות השתלמה, ובסיומו של דבר הוא הסכים למכור את האופנוי, לשמחתי המרובה. במסגרת השיפוץ אספתי חלקים מכל מקום אפשרי כולל תערוכות בחו"ל ולאחר שנה וחצי האופנוי הושק במסגרת מועדון החמש.

### סיפורו ההארלי

האופנוי שלפניו הוא מגם WLC אשר נבנה עבור הצבא הקנדי. האופנאים הנקדים אשר יוצרו בשנת 1943, היו זרים לאחיהם האמריקנים, למעט כמה חלקים מחזוקים יותר ומערכות תאורת האפליה שהתאימה לסטנדרט הקנדי.



נותרו בעולם רק שלושה חברים  
האוטובוס - הסימולטור בחיפה / צילום: יואל זהר



נותרו בעולם רק שלושה חברים  
האוטובוס - הסימולטור בחיפה / צילום: יואל זהר

# סקירת אתרים אינטרנט

## מאת קובי מילוא



העולם הווירטואלי פותח בפניו אספני הרכב אפשרויות רבות לאיתור מידע, רכישת חלפים ואפילו מוכניות. נסה לסקור מספר אתרים שימושיים ומעוניינים מהעולם, שעשויים להיותעזר לחברים:

<http://www.nadaguides.com/>

- מדוריך אמריקאי למחירי הרכב קלסי. יש לבחור בלשונית "Classic Cars" לפעול לפי ההוראות. המחרירים אינם מוחלקים 6-6 רמות כמו במחירוון "קרוואס" המפורנס, אבל יכולם לתת מושג ראשוני לגבי הרכב בו אתם מתעניינים, והכי חשוב - זה בחינכם ...

<http://www.classiccarsmagazine.co.uk/>

- אתר הבית של המגזין הבריטי cars הכולל כתבות מידע על אירועים, ומדריכי קינה לדגמים קלאסיים פופולריים.

<http://www.motorbase.com/>

- אתר עמוס במידע, כולל מנוע חיפוש המספק פרטימם בסיסיים כמעט על כל מכונית קלאסית שיוצרה החל משנות השלושים ועד ימינו.

<http://www.carsfromitaly.net/>

- אתר מצוין, הכולל סקירה על כל יצירני הרכב האיטלקיים, כולל סדנאות העיצוב וייצרים קטנים.

<http://www.philseed.com/>

- מוזיאון רכב וירטואלי, הכולל תМОונות אוטנטיות ופרסומות של יצירנים רבים, לפי אינדקס ייצור.

<http://www.austin-rover.co.uk/>

- האתר ה"בלתי רשמי" של אוסטין-רובר - כולל שפע של מידע היסטורי ותמוונות של דגמי רכב שיוצרו באנגליה בשנות השישים והשבעים של המאה ה-20.

<http://www.moss-europe.co.uk/>

- האתר של קבוצת Moss, חלק-חילוף לרכבים אנגליים (וגם למזודה MX5...) יתרונו הגדל של האתר הוא בקטלוג הcoilל שירותים של החלקים, והאפשרות להורדת קבצי הקטלוג בפורמט PDF.

<http://www.carpartswholesale.com/>

- אתר אמריקאי מעוניין הcoilל מנוע חיפשiesel לחלקי רכב של מגוון יצירנים, אמריקאים, אירופאים ואפילו יפנים. ואחרון חביב - אין כמו ...Google

# משולחן הוועד

## עיקרי החלטות מהישיבות האחרובות

3 כרטיסי חבר - סוכם על פניה לספק מוכר שננתן הצעת מחיר סבירה. כרטיסים יונפקו ללא תשלום. על הלקוח ישומן תאריך פקיעת תוקף החברות.



6 הoulטה הצעה לפורום מפגש קבוע עם החברים, פעם ברבעון, עם חברי הוועד. המטרה - עידכון על פעילות הוועד ובוקר - האזנה לדברי החברים. הרעיון התקבל בברכה. מועד קרוב יקבע ע"י ועדת אירועים.

2 מפגש חלופי בתל אביב - "טייפול חרום" בשלב זה כולל את נוכחות משתרת התנוועה למניעת השותלות של מכניות זרות, והיהיה של השומר בשער עד לשעה 00:19 במקביל, ממשיך וועד המועדון לבדוק אטריםphilipsים ומושפרים למפגש שיישי, ונסקרו אלטרנטיביות שונות.

1 מפגש אזורי בירושלים - וועד המועדון מצין לטובה את הטיפול המסור של רן שושני בחתראגנות בירושלים, וביצוג המועדון בפועל זו בצהרה מכובדת. וועד המועדון החליט על הכרה רישנית במפגש ירושלים. המועדון המדוייק של ארוע ההכרזה ייקבע בין רן לוועד המועדון, לאחר מספר מפגשי ניסיון נספחים והתייצבות המפגש. באירוע ההכרזה תזואם נוכחות מכובדת של חברי ופעילי המועדון, ויופעל דוכן מועדון מסודר.

5 אירגון אירועי מוטוריים אקטיביים - ליאור ברוך הציע ליום אירועים בהם יש פעילות אקטיבית של המכוניות מעבר לתצוגה סטטistica. בנוסף, הוצע לשף פוללה עם מועדונים אחרים לצורך העניין. ליאור יגיש הצעה קונקרטית לוועדת אירועים.

4 נסקרה הצעה לкриיטריונים לפתח מקום מפגש אזורי נוסף, ולגבי הצורך במערכות המודולריות המודולריות שהוצעו יסוכמו למסמך מחיב ע"י נחום ואבי נוף, כולל התייחסות לנושא ההשקות. המסמך יאשר ע"י הוועד בישיבה הבאה.



# אילו היתה זו סוציאתא

מאת בני הסفل

## (סיפור העגום של קפסולת הזמן)

ה”שואו”.  
או מנוף העלה את החבילה החלודה והעטופה בניילון בלוי על עגלת הפלימוט הוסעה אחר כבוד לאולם הקונגרסים. שם בנווכחות קהל רב, תקשורת וכמה מכוניות בלודור מאותה שנשדרו יותר טוב בקסולת זמן שנקרה “מוסך רגיל”, הוסרו הנילונים והזועה התגלתה במלוא חריפותה.  
משתחי חלודה ענקיים, ריפוד קרוע או שעלים, מנע שהוא גוש מתכת חלוד, מותא הcapeות נשארו שרידי בד. רק הקופסה שבאה אוכסנו הבירות, דגל אמריקאי ועוד כמה פריטים נשארה יבשה. איש לא התעניין בדלק, עדין יש מספיק בתחנה הסמוכה ומילא זה כבר לא יעזר...  
התחל ויכול על עתיד הרכב, ויכול שהתפשט למאות פורומים ברוחבי תבל וגם אצלנו (ותודה לאירוע בורג שהעלטה את הנושא לראשונה בפורום שלנו). האם לשפץ, האם להשאיר כמו שהוא, האם להציג במזיאו...  
אבל נראה ששכחנו שיש זוכה בתחרות:



בשנת 2007. הזוכה או הזוכה או יורשיهم יזכו במכונית.

אלפי אנשים שלחו גלויות ואכן בדיעבד גרמה התחרות הזאת להזאת המכונית מתוחמי טולסה ואוקלהומה, אבל זה בהמשך. אז מה היה לנו משנת 1957 ועד יוני 2007? קנדיה נבחר ונרצח, ויאטן, וטרגיטי, האדם על הירח, העיתון פלייבוי, מגדי התאומים, מכוניות טויוטה, ורק שני דברים נשארו איתנו: הבניין והיחסים... כל אותו זמן נחה לה המכונית בבור יומן ולילה, לילה ויום, אנשים נולדו, נפטרו, אהבו, שנאו והבלודר בחושך.

באה שנת 2007 והתקרב היום, 15 יוני והמתה גאה, האמנן? האם המכונית תצא כפי שדמיינו, נוצצת, יבשה, תכenis מצבר, תניע, והופ, לאולם האירועים בו היא היתה צריכה להחשי?

באמריקה כמו באמריקה, הכל תוכנן לפרטי פרטים, טלוויזיה, הילדים של איזה שם כבר לא כל כך ילדים, קהל רב, ספונסרים, גב' ראש העיר, ואז המnof התחל להרים את לוחות הבטו... איפה האוטו? מה שהתגלתה זו ברicha של מים עכוירים ומתוכה ביצב' החלק העליון של משה שנראה כמו גראטה חלודה. מסתבר שמהר מאד חילחו מים לתוך “המקלט האוטומי האטום...” וסימנים על הקירות הראו שהמפלס עלה לעיתים מעל לגובה הרכב... אוילאותה בושה.

אבל בארה"ה החזגה חייבת להמשך וצריך להשאיר את הקהל במוחות ולמחזר את

**1** היה אחד הנסיכות המעניינים בהיסטוריה הרכב, בעצם גם בהיסטוריה של המקלטים האוטומיים. לcko מכונית חדשה מקלט אוטומי אטום למים, וחיכו 50 שנה... והותzáה, אויל התזאה... ממש אויל... .

העיר טולסה באוקלהומה הינה עיר פרובנצילית במערב התיכון של ארה"ב. היא התפרסמה בעיקר בזכות אייזורי באחד משרי הקאנטרי הכי ידועים של דאסטי ספרינגפילד (“ 42 שעות מטולסה”). זהה עיר נעימה ומופחתת, אוחת הפוט בארה"ב, מרכז ל תעשיות נפט ומזוקה.

בשנת 1957 החליטו צרפתים העיר לייצור קפסולת זמן שבה תיקבר מכונית פלימות בלוודר חדשה לגמרי ועוד מספר פריטים וזאת משך 50 שנה. ואכן ב- 15 יוני נקבעה המכונית במקלט אוטומי שהיה אמור להיות אטום למים, נמשכה בגין להגנה מפני לחות, כוסתה ביריעות ניילון ובתוכה הוכנסו מספר פריטים אופייניים לשנות החמישים, כגון מיכלי בירה. לתא הcapsot הוכנסו כפפות של אשה (נו, ברור, מקומה של האשה ליד הנגה...). שפטו ווד כמה דברים קטנים. לבגוז' הוכנסה גם כמות של בנזין ושמן מנעו כי חשו שבעוד 50 שנה המכונית ישוע על חשלל, אטום, מי יודע מה עוד והבניין ייעלם, תהי הנאיבות... .

ובארצות הברית כמו בארה"ה הוכנסה המכונית לבור בטקס חגיגי רווי תקשורת וילדים, בשטח שבזית בית המשפט שבעיר. אזרחי טולסה השתתפו בהగלה שבה היו צרייכים לנחש את כמות האוכלוסייה בעיר



ריי הומברטסון הצליח לקלוע כמעט  
בול (פייסס בערך באלפיים גולגולות:  
האוכולוסיה היא 754,283 נפש).  
ריי הומברטסון מת בשנת 1979 וגם  
אישתו אינה כבר איתנו. המכונית  
תיננתו בספטמבר, בטקס חגייגי  
(שוב...) לירושתו, קתרין ג'ונסון,  
קרובות משפחחה בת 90 מרילנד  
שבמזורת ארה"ב שתעביר אותה  
לאחין שלה רוברט קרני. קרני  
הודיע שהרכב יעבור טיפול למניעת  
חלודה ולאחר מכן הוא יוצג, כי זה  
בעצם ערכו ההיסטורי. אגב, קרני גור  
בעיריה במרילנד בשם פרדריק  
שהיא כשתים נסעה בלבד  
מיירושי... יתכן שחברינו המזדמנים  
מיד פעם להרשי יוכלו לראות את  
הפילומות.

מה נאמר? איך נסיים את הסיפור  
ההוזי הזה? אולי במשפט המכח  
"איloe זו הייתה סוציאתא..."



